Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3235

31. 10. 88

Sachgebiet 912

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schily, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/2836 —

Verlängerung der A 42 zum linken Niederrhein

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 28. Oktober 1988 – StB 21/40.25.78.1042/19 Vm 88 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. a) In der Projektbeschreibung „NW Nr. 14" vom 18. September 1985 ist sowohl von einer „B 130" als auch von einer „B 1103" die Rede. Wir halten eine größtmögliche Transparenz bei der Planung für erforderlich.

   Wie lautet die korrekte Bezeichnung der Verbindung A 42 – B 510?

   b) In der Anlage 1 vom 18. März 1985 zu dieser Projektbeschreibung werden ca. 1,7 Mio. DM pro Jahr an Einsparungen durch „Verringerte Unfallhäufigkeit und -schwere" genannt. Diese Zahl macht etwa zwei Drittel des Projektnutzens aus und ist damit der entscheidende Beitrag zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zumindest was die Unfallschwere angeht, spricht die Erfahrung gegen die unterstellte Verbesserung.

   Wie kommt diese Zahl zustande?

   c) — Die IHK hält die Beiträge dieser Straße zur Standortverbesserung strukturschwacher Gebiete in ihrer Wirkung für „uneingeschränkt positiv" (s. Anlage 2 vom 18. März 1985).

   Um dieser Aussage die angemessene Gewichtung zukommen zu lassen, wie hoch liegt die prozentuale Zahl der Ablehnungen von Straßenbaumaßnahmen durch die IHK?

   — Ferner wird eine Notwendigkeit der Verbesserung der Anbindung an Ober- und Mittelzentren „mit sehr schlechter Verbindungsqualität" gesehen. Geteilt wird diese Einschätzung von uns bezüglich des öffentlichen Personenverkehrs. Statt dessen sollen Straßen gebaut werden.

   Wo bestehen Probleme im Fall des Straßennetzes in der betroffenen Region?

Zu a)

Die korrekte Bezeichnung lautet „B 1103".

Zu b)

In dem Ergebnis der Bewertungsrechnung ist im vorliegenden Fall der Anteil „Verkehrssicherheit" so hoch, weil die übrigen Nutzenfaktoren relativ niedrig sind. Dies hat seine Ursache in einer der Planungsebene entsprechenden großmaßstäblichen Abbildung des der Berechnung zugrundeliegenden Straßennetzes. Bei feingliedriger Abbildung dieses Netzes ist mit absolut und relativ höheren Nutzen aus „Transportkostensenkungen" und „Verbesserung der Erreichbarkeit" und damit auch mit einem höheren Nutzen-Kosten-Verhältnis zu rechnen.

Zu c)

Die regionalpolitische Beurteilung der Projekte des BVWP '85 wurde aus den Kriterien „Strukturschwäche", „Periphere Lage" und „Qualität der Oberzentrenverbindung" abgeleitet. Die Umfrage bei den Industrie- und Handelskammern (IHK) diente der Prüfung der Frage, ob ein Projekt mit positiven Kriterien von der regionalen Wirtschaft ähnlich günstig beurteilt wird. Beim angesprochenen Projekt führten die genannten Kriterien zu der Aussage, daß das Projekt „regionalpolitische Ziele unterstützt". Das Votum der IHK hatte keinen unmittelbaren Einfluß auf seine Dringlichkeitseinstufung.

Eine Notwendigkeit zur Verbesserung der Anbindung an Ober- und Mittelzentren „mit sehr schlechter Verbindungsqualität" wurde nach bundeseinheitlichen Kriterien bei diesem Projekt nicht gesehen.

Problematisch für das Straßennetz der Region Kamp-Lintfort sind inbesondere die Bergetransporte.

2. In der Projektbeschreibung „NW Nr. 14" vom 18. September 1985 wird eine „Entlastung der überlasteten B 510" als Projektziel genannt. Nach Beobachtungen vor Ort kann von einer Überlastung nicht die Rede sein.
   a) Wie hoch ist die aktuelle Belastung in den Spitzenzeiten?
   b) Wie häufig treten diese auf?
   c) Wie häufig und wo kommt es zu Verkehrsstauungen?

Die mittlere Verkehrsbelastung der B 510 im Bereich Kamp-Lintfort beträgt zur Zeit rd. 6 500 Kfz/24 h. Über Belastungen in Spitzenzeiten und deren Häufigkeit sowie über das Auftreten von Verkehrsstauungen liegen keine aktuellen Angaben vor.

3. Ferner wird als Projektziel der „Abbau innerörtlicher Umweltbeeinträchtigung durch Schwerlastverkehr (Haldentransporte) im Ortskern Kamp-Lintfort" genannt.
   a) Welche Möglichkeiten bestehen, innerörtliche Haldentransporte durch entsprechende Auflagen an den Bergbau zu vermeiden?
   b) Inwiefern und in welcher Gewichtung ist der Bergetransport über die L 476 zur Halde „Kohlenhuck" ein Entscheidungskriterium zum Bau der Verbindung L 476 – A 57?

c) Mit welchem LKW-Aufkommen durch den Bergetransport wird auf dieser Verbindung gerechnet?

d) Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Bergetransport per Eisenbahn in seiner Umweltverträglichkeit grundsätzlich deutlich günstiger als der Transport per LKW ist?

Zu a)

Seit Anfang 1988 werden von der Schachtanlage Friedrich Heinrich keine innerörtlichen Bergetransporte mit LKW mehr durchgeführt. Die Stadt Kamp-Lintfort hat in einem Vertrag mit der Bergbau AG Niederrhein entsprechende Regelungen getroffen, daß der Bergetransport mit LKW den Stadtkern nicht mehr berührt.

Zu b)

Infolge des Auslaufens der Restkapazität der Halde Norddeutschland ist ab 1991 eine schrittweise Bergeentsorgung in den Raum Kohlenhuck erforderlich. Solange die geplante Verbindung der A 42 (1. Fahrbahn) zwischen der L 476 und der A 57 nicht verwirklicht ist, werden die Bergetransporte von der Schachtanlage Niederberg über die L 476 und die L 474 zur A 57 geführt. Mit der geplanten A 42 kann die Fahrstrecke zur A 57 erheblich verkürzt und die Belastung von Wohngebieten durch die Bergetransporte verringert werden.

Zu c)

Ab 1992 sollen von der Schachtanlage Niederberg 1 Mio t/a oder 4 000 t/d Berge mit Lastkraftwagen (30 t Gesamtgewicht) zur Halde Kohlenhuck gefahren werden. Das sind 160 Lastkraftwagen in 16 Stunden oder 320 Fahrten pro Tag (Hin- und Rückfahrt gerechnet).

Nach 2005 sollen 1,7 Mio t/a (6 800 t/d) Berge transportiert werden. Damit erhöht sich die Zahl der Lastkraftwagen auf 272 in 16 Stunden pro Tag oder 544 Fahrten (Hin- und Rückfahrt).

Zu d)

Der Bergetransport mit der Eisenbahn ist im allgemeinen umweltverträglicher als der Transport auf der Straße. Die Ruhrkohle AG hat sich in einem Rahmenvertrag mit dem Land Nordrhein-Westfalen verpflichtet, Bergetransporte grundsätzlich über die Schiene oder andere Verkehrsmittel durchzuführen, soweit dies zur Vermeidung von Beeinträchtigungen in Wohngebieten örtlich geboten, technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

4. a) Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, daß bereits heute aus dem durch die A 42-Verlängerung dann zusätzlich erschlossenen Bereich maximal eine Viertelstunde Autofahrt zum nächsten Autobahnanschluß notwendig ist?

b) Falls nein, für welche Bereiche trifft dies nicht zu?

c) Falls ja, hält die Bundesregierung die verkehrsmäßige Erschließung dieses Raumes nicht auch ohne eine Verlängerung der A 42 über die A 57 hinweg für ausreichend?

Bei der Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurde die Dringlichkeit der Projekte nicht hauptsächlich anhand der Erreichbarkeit des nächstgelegenen Autobahnanschlusses beurteilt.

Maßgeblich für den Weiterbau der A 42 (1. Fahrbahn) bis zur L 476 sind die Bergetransporte und die verkehrsmäßige Erschließung der Region südlich Kamp-Lintfort mit den dort geplanten Gewerbegebieten.

5. a) Inwiefern hat die Weiterführung der A 42-Verlängerung über die A 57 hinweg eine militärische Bedeutung?

   b) Ist oder war diese Bedeutung ein ursächliches Kriterium zur bisherigen Planung, bzw. ist gar ein unabweisbarer militärischer Bedarf vorhanden?

Der militärische Straßenverkehr spielte bei den Entscheidungen über die Weiterführung der A 42 über die A 57 hinaus keine Rolle. Der Militärverkehr kann diesen Straßenabschnitt wie jede andere Straße im Rahmen seines Bedarfs nutzen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333